m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** - AÑO 2 - Nº 79
SABADO 5 DE AGOSTO DE 2000

Opinión
Ciudad de México, una oportunidad perdida de planificación urbana innovadora, **por el Arq. Pedro C. Sonderéguer**

Cal y Arena
Conferencias sobre diseño y productos para la construcción

Leo La Valle

EL PLAN AUSENTE

La gravedad de la situación del transporte y la circulación vehicular en la Ciudad de Buenos Aires requiere una solución integral, considerando que forma parte de la región metropolitana. El ingeniero Daniel Batalla, ex secretario de Transporte de la Nación, analizó para *m²* las distintas facetas del problema, los requerimientos de movilización de población y cargas impulsados por la dinámica de la urbanización regional, la demanda de soluciones para el transporte masivo y la necesidad de coordinar los servicios públicos existentes

Sandra Cartasso





TRANSPORTE Y TRANSITO EN LA CIUDAD DE BUE

LA MATERIA A
EN LA PLANIFICACI

La evolución del transporte urbano no ha acompañado, en las últimas décadas, el crecimiento de la región metropolitana. La circulación vehicular en la ciudad requiere de una solución integral, sin perder de vista el impacto económico y social que el transporte tiene en un centro urbano del tamaño y la categoría de Buenos Aires.

m² Por Daniel E. Batalla *

La situación del transporte y la circulación vehicular en la Ciudad de Buenos Aires es grave y es necesario darle una solución integral sin dejar de considerar que forma parte de la Región Metropolitana. La gravedad de la situación tiene dos facetas, una a nivel de la política sectorial en lo que se refiere a los servicios y la infraestructura, y la otra que se refleja en la movilidad cotidiana cuya necesidad de mejora motiva el reclamo de los ciudadanos.

En la primera, analizando las cuatro últimas décadas, puede observarse el abandono paulatino del sector público en la prestación de servicios y provisión de infraestructura, además de la coexistencia de dos tendencias opuestas en dicha gestión: una "pragmática" y otra "planificadora". En efecto, respondiendo a decisiones políticas o económico-financieras, se concretaron acciones y obras que no condicen con una visión integradora que beneficie a toda la comunidad.

El mejor ejemplo es el de las autopistas, que determinó una fuerte desinversión en transporte público masivo y motivó un alza en la participación del automóvil en la movilidad diaria. Actualmente, el programa de ampliación de la red de subterráneos ayuda a revertir esta situación, pero su realización a largo plazo requerirá de importantes fondos que la ciudad deberá aportar.

La otra faceta aparece en la movilidad diaria en la ciudad, caracterizada por una elevada y conflictiva circulación agudizada por un deficiente mantenimiento y señalización de la red vial, un deficiente ordenamiento y control del transporte público de pasajeros, un servicio de taxis con elevada sobreoferta y ocupación de los carriles destinados a transporte masivo y por una fuerte indisciplina social y vehicular. Sus manifestaciones principales son la falta de respeto en las normas de conducción, incumplimiento de las normas de estacionamiento, carga y descarga que incluye ocupación indebida de calzada. Todo ello agravado porque no se cuenta con autoridad policial de tránsito ni de control de servicio público pertenecientes a la ciudad.

Ejemplos emblemáticos son el área central, particularmente el microcentro con una falta de ordenamiento en lo referido a estacionamiento público y privado, la falta de centros de transferencia en transporte público de pasajeros, etcétera.

Algunos cambios importantes

■ **Automóvil:**
■ ***Las cifras revelan el descenso de los pasajeros transportados por los medios públicos y el acentuado crecimiento de los usuarios del automóvil.***

caracterizan la situación del transporte de pasajeros y tránsito urbano de la región:

◆ La demanda de transporte de pasajeros alcanzó en 1997 a 23 millones de viajes/día creciendo un 31 por ciento en relación a 1970, siendo que la población aumentó un 40 por ciento, lo que refleja una menor actividad urbano-regional.

◆ La estructura de los viajes sufrió una modificación sustancial y las cifras revelan el descenso relativo y absoluto de los pasajeros transportados por los medios públicos y el acentuado crecimiento de los usuarios del automóvil: en 1970 el transporte público atendía el 67 por ciento de los viajes y el automóvil el 15 por ciento, en 1997 movilizan el 43 por ciento y el 37 por ciento, respectivamente.

◆ El gasto en transporte, según el INDEC, pasó del 9 por ciento en 1970 al 11 por ciento (de la canasta familiar) en 1997, habiendo aumentado proporcionalmente en transporte público aún más. El gasto en relación al salario llegó para algunos usuarios al 25 por ciento.

◆ Acceden actualmente a la ciudad un promedio de 1,5 millones vehículos/día y 1,2 millón personas/día.

Todo esto sucede a pesar de que la población de la ciudad no aumenta y sí lo hace el conjunto de la región metropolitana. En efecto, la dinámica de la urbanización regional incrementa las necesidades de movilización (población y cargas) e intensifica la demanda de soluciones para el transporte masivo y la necesidad de coordinar los servicios públicos existentes (automotor y guiado).

En el transporte de carga, el ferrocarril mueve en 1997 un 12 por ciento menos que en 1970, lo cual implica el aumento de la circulación de camiones; en el puerto crece el movimiento de contenedores más del 100 por ciento sólo en el período 1991-98.

Estos valores explican la congestión en varios corredores de la ciudad, que se destacan por su intensidad y duración a lo largo de

Sandra Cartasso



Pablo Piovano



Gustavo Ercole



■ Los transportes públicos, automotor, subterráneo y ferrocarriles urbanos resultan insuficientes en ciertos itinerarios, zonas u horarios que dejan de cubrir.

TRANSPORTE Y TRANSITO EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

LA MATERIA AUSENTE EN LA PLANIFICACION URBANA

La evolución del transporte urbano no ha acompañado, en las últimas décadas, el crecimiento de la región metropolitana. La circulación vehicular en la ciudad requiere de una solución integral, sin perder de vista el impacto económico y social que el transporte tiene en un centro urbano del tamaño y la categoría de Buenos Aires.

m² Por Daniel E. Batalla *

La situación del transporte y la circulación vehicular en la Ciudad de Buenos Aires es grave y es necesario darle una solución integral sin dejar de considerar que forma parte de la Región Metropolitana. La gravedad de la situación tiene dos facetas, una a nivel de la política sectorial en lo que se refiere a los servicios y la infraestructura, y la otra que se refleja en la movilidad cotidiana cuya necesidad de mejora motiva el reclamo de los ciudadanos.

En la primera, analizando las cuatro últimas décadas, puede observarse el abandono paulatino del sector público en la prestación de servicios y provisión de infraestructura, además de la coexistencia de dos tendencias opuestas en dicha gestión: una "pragmática" y otra "planificadora". En efecto, respondiendo a decisiones políticas o económico-financieras, se concretaron acciones y obras que no condicen con una visión integradora que beneficie a toda la comunidad.

El mejor ejemplo es el de las autopistas, que determinó una fuerte desinversión en transporte público masivo y motivó un alza en la participación del automóvil en la movilidad diaria. Actualmente, el programa de ampliación de la red de subterráneos ayuda a revertir esta situación, pero su realización a largo plazo requerirá de importantes fondos que la ciudad deberá aportar.

La otra faceta aparece en la movilidad diaria en la ciudad, caracterizada por una elevada y conflictiva circulación agudizada por un deficiente mantenimiento y señalización de la red vial, un deficiente ordenamiento y control del transporte público de pasajeros, un servicio de taxis con elevada sobreoferta y ocupación de los carriles destinados a transporte masivo y por una fuerte indisciplina social y vehicular. Sus manifestaciones principales son la falta de respeto en las normas de conducción, incumplimiento de las normas de estacionamiento, carga y descarga que incluye ocupación indebida de calzada. Todo ello agravado porque no se cuenta con autoridad policial de tránsito ni de control de servicio público pertenecientes a la ciudad.

Ejemplos emblemáticos son el área central, particularmente el microcentro con una falta de ordenamiento en lo referido a estacionamiento público y privado, la falta de centros de transferencia en transporte público de pasajeros, etcétera.

Algunos cambios importantes caracterizan la situación del transporte de pasajeros y tránsito urbano de la región:

■ **Automóvil:**
■ ***Las cifras revelan el descenso de los pasajeros transportados por los medios públicos y el acentuado crecimiento de los usuarios del automóvil.***

◆ La demanda de transporte de pasajeros alcanzó en 1997 a 23 millones de viajes/día creciendo un 31 por ciento en relación a 1970, siendo que la población aumentó un 40 por ciento, lo que refleja una menor actividad urbano-regional.

◆ La estructura de los viajes sufrió una modificación sustancial y las cifras revelan el descenso relativo y absoluto de los pasajeros transportados por los medios públicos y el acentuado crecimiento de los usuarios del automóvil: en 1970 el transporte público atendía el 67 por ciento de los viajes y el automóvil el 15 por ciento, en 1997 movilizan el 43 por ciento y el 37 por ciento, respectivamente.

◆ El gasto en transporte, según el INDEC, pasó del 9 por ciento en 1970 al 11 por ciento (de la canasta familiar) en 1997, habiendo aumentado proporcionalmente en transporte público aún más. El gasto en relación al salario llegó para algunos usuarios al 25 por ciento.

◆ Acceden actualmente a la ciudad un promedio de 1,5 millones vehículos/día y 1,2 millón personas/día.

Todo esto sucede a pesar de que la población de la ciudad no aumenta y sí lo hace el conjunto de la región metropolitana. En efecto, la dinámica de la urbanización regional incrementa las necesidades de movilización (población y cargas) e intensifica la demanda de soluciones para el transporte masivo y la necesidad de coordinar los servicios públicos existentes (automotor y guiado).

En el transporte de carga, el ferrocarril mueve en 1997 un 12 por ciento menos que en 1970, lo cual implica el aumento de la circulación de camiones; en el puerto crece el movimiento de contenedores más del 100 por ciento sólo en el período 1991-98.

Estos valores explican la congestión en varios corredores de la ciudad, que se destacan por su intensidad y duración a lo largo de varias horas del día y la amplitud de las zonas que abarca, accesos a la ciudad, microcentro, en el acceso a la actividad portuaria. Particularmente en la zona Retiro-Puerto Madero, área donde sigue sin definirse el completamiento del tramo de autopista que mejoraría dicho acceso.

El hecho de no contar con una red integrada y con soluciones viales urbanas que posibiliten una mejor y más eficiente movilidad para transporte público automotor repercute en el movimiento vehicular general que hoy se refleja de a ratos caótico. Este es un tema cuya mejora debe abordarse como prioridad pero que necesita claramente que la ciudad cuente –como ya se mencionara– con una policía de tránsito propia.

Cabe señalar que los transportes públicos, automotor, subterráneo y ferrocarriles urbanos resultan insuficientes en ciertos itinerarios, zonas u horarios que dejan de cubrir.

La modalidad de tarifación y los valores actuales obligan a gran cantidad de usuarios a tomar más de un servicio, generando gastos que repercuten fuertemente en su salario. Haría falta un ordenamiento de itinerarios, frecuencias y régimen tarifario que a la par de mejorar la calidad del servicio contribuyan a una circulación más fluida en la ciudad.

Si la situación de hoy no es más desfavorable, se debe a la baja general en la demanda como resultado de la actual situación económico-social, que repercute en el mercado de trabajo, por lo cual no debe descuidarse el pensar las mejoras necesarias para cuando esta situación se revierta y vuelva a aumentar la demanda.

De no tomarse medidas y aplicarse soluciones en el corto y mediano plazo que mejoren realmente el transporte público, se continuará usando cada vez más el automóvil privado y demandando mayor capacidad de estacionamiento en zonas céntricas, con gastos crecientes para la comunidad y aumento de la contaminación que hoy ya muestra su efecto.

Cabe señalar que se necesita una definición concreta por parte de la ciudad acerca de la construcción de la autopista costanera, de la operación futura y mejor accesibilidad (particularmente ferroviaria) del Puerto de Buenos Aires, del mantenimiento o traslado del Aeroparque y de la realización de una terminal de carga multimodal para la Región que contribuirá a mejorar el desarrollo de la zona sur (Patricios, Pompeya, etc.), que hoy recibe la operación de terminales de carga informales.

La acción del corto y mediano plazo que se debe encarar obliga a reflexionar sobre todo lo anteriormente señalado y a tomar conciencia del impacto económico y social que el transporte tiene en un centro urbano del tamaño y categoría de Buenos Aires; y a contar con una organización del área de gobierno con responsabilidad en el tema, con capacidad y operatividad técnica para afrontar las soluciones que se propongan.

El Gobierno de la Ciudad debe implementar una política clara y definida al respecto, máxime al estar presentando su modelo territorial y las políticas generales de actuación en el marco del Plan Urbano Ambiental.

En síntesis, hace falta una fuerte decisión política para priorizar la gestión del sector, oportunidad que brinda la nueva gestión de gobierno.

** Ex secretario de Transporte de la Nación.*

CAL Y ARENA

Conferencias

Entre el 7 y el 14 de este mes visitará la Argentina el arquitecto y diseñador italiano Andrea Ponsi, máximo referente de las aplicaciones del cobre a la creación de muebles y objetos artísticos en el mundo entero. Invitado por International Copper Association (Argentina-Uruguay) y el Instituto del Cobre en Buenos Aires, ofrecerá una serie de conferencias denominada "El cobre en el diseño", que brindará en Buenos Aires, La Plata, Mendoza, Córdoba y Montevideo. En Buenos Aires estará presente en la Sociedad Central de Arquitectos el martes 8, a las 19 horas, y en la Facultad de Arquitectura de la UBA el jueves 10, a las 10 horas. En La Plata se presentará el viernes 11 a las 20 horas en la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Nacional de dicha ciudad.

Construcción

Desde diciembre de 1999, Aerbeton SA produce en el país el agregado artificial liviano para hormigón Polys Beto en el Parque Industrial Quilmes, bajo licencia de Agregats Artificiels BS Technologies SA, de Francia. El nuevo producto es un concepto innovador para la construcción y de uso incorporado a la ingeniería civil (terraplenes, tableros de puentes, para aligeramiento de cargas y aislamiento térmico), a la industria de prefabricación (paneles simples o armados autoportantes, bloques autoportantes), viviendas hormigonadas "in situ" (para hormigón liviano, densidades entre 500 y 1200 kg/m3).

Pablo Piovano



Gustavo Ercole



■ Los transportes públicos, automotor, subterráneo y ferrocarriles urbanos resultan insuficientes en ciertos itinerarios, zonas u horarios que dejan de cubrir.

NOS AIRES

AUSENTE

ON URBANA

varias horas del día y la amplitud de las zonas que abarca, accesos a la ciudad, microcentro, en el acceso a la actividad portuaria. Particularmente en la zona Retiro-Puerto Madero, área donde sigue sin definirse el completamiento del tramo de autopista que mejoraría dicho acceso.

El hecho de no contar con una red integrada y con soluciones viales urbanas que posibiliten una mejor y más eficiente movilidad para transporte público automotor repercute en el movimiento vehicular general que hoy se refleja de a ratos caótico. Este es un tema cuya mejora debe abordarse como prioridad pero que necesita claramente que la ciudad cuente –como ya se mencionara– con una policía de tránsito propia.

Cabe señalar que los transportes públicos, automotor, subterráneo y ferrocarriles urbanos resultan insuficientes en ciertos itinerarios, zonas u horarios que dejan de cubrir.

La modalidad de tarifación y los valores actuales obligan a gran cantidad de usuarios a tomar más de un servicio, generando gastos que repercuten fuertemente en su salario. Haría falta un ordenamiento de itinerarios, frecuencias y régimen tarifario que a la par de mejorar la calidad del servicio contribuyan a una circulación más fluida en la ciudad.

Si la situación de hoy no es más desfavorable, se debe a la baja general en la demanda como resultado de la actual situación económico-social, que repercute en el mercado de trabajo, por lo cual no debe descuidarse el pensar las mejoras necesarias para cuando esta situación se revierta y vuelva a aumentar la demanda.

De no tomarse medidas y aplicarse soluciones en el corto y mediano plazo que mejoren realmente el transporte público, se continuará usando cada vez más el automóvil privado y demandando mayor capacidad de estacionamiento en zonas céntricas, con gastos crecientes para la comunidad y aumento de la contaminación que hoy ya muestra su efecto.

Cabe señalar que se necesita una definición concreta por parte de la ciudad acerca de la construcción de la autopista costanera, de la operación futura y mejor accesibilidad (particularmente ferroviaria) del Puerto de Buenos Aires, del mantenimiento o traslado del Aeroparque y de la realización de una terminal de carga multimodal para la Región que contribuirá a mejorar el desarrollo de la zona sur (Patricios, Pompeya, etc.), que hoy recibe la operación de terminales de carga informales.

La acción del corto y mediano plazo que se debe encarar obliga a reflexionar sobre todo lo anteriormente señalado y a tomar conciencia del impacto económico y social que el transporte tiene en un centro urbano del tamaño y categoría de Buenos Aires; y a contar con una organización del área de gobierno con responsabilidad en el tema, con capacidad y operatividad técnica para afrontar las soluciones que se propongan.

El Gobierno de la Ciudad debe implementar una política clara y definida al respecto, máxime al estar presentando su modelo territorial y las políticas generales de actuación en el marco del Plan Urbano Ambiental.

En síntesis, hace falta una fuerte decisión política para priorizar la gestión del sector, oportunidad que brinda la nueva gestión de gobierno.

** Ex secretario de Transporte de la Nación.*

CAL Y ARENA

Conferencias

Entre el 7 y el 14 de este mes visitará la Argentina el arquitecto y diseñador italiano Andrea Ponsi, máximo referente de las aplicaciones del cobre a la creación de muebles y objetos artísticos en el mundo entero. Invitado por International Copper Association (Argentina-Uruguay) y el Instituto del Cobre en Buenos Aires, ofrecerá una serie de conferencias denominada "El cobre en el diseño", que brindará en Buenos Aires, La Plata, Mendoza, Córdoba y Montevideo. En Buenos Aires estará presente en la Sociedad Central de Arquitectos el martes 8, a las 19 horas, y en la Facultad de Arquitectura de la UBA el jueves 10, a las 10 horas. En La Plata se presentará el viernes 11 a las 20 horas en la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Nacional de dicha ciudad.

Construcción

Desde diciembre de 1999, Aerbeton SA produce en el país el agregado artificial liviano para hormigón Polys Beto en el Parque Industrial Quilmes, bajo licencia de Agregats Artificiels BS Technologies SA, de Francia. El nuevo producto es un concepto innovador para la construcción y de uso incorporado a la ingeniería civil (terraplenes, tableros de puentes, para aligeramiento de cargas y aislamiento térmico), a la industria de prefabricación (paneles simples o armados autoportantes, bloques autoportantes), viviendas hormigonadas "in situ" (para hormigón liviano, densidades entre 500 y 1200 kg/m3).

CIUDAD DE MEXICO: POLITICA Y GOBIERNO URBANO

LA OPORTUNIDAD PERDIDA

m² Por Pedro C. Sonderéguer*

En 1997 el Partido de la Revolución Democrática (PRD) ganó por primera vez las elecciones en la Ciudad de México. El hecho era auspicioso en varios sentidos: Ciudad de México (casi 20 millones de habitantes en total, la mitad en el Distrito Federal) es la ciudad hispanoparlante más poblada del mundo; su ubicación geográfica (en el extremo sur de América del Norte) la coloca en una situación privilegiada frente a los cambios de la economía global; la tradicional política mexicana de asilo hizo de la ciudad lugar de encuentro de todos los exilios del siglo XX (desde Trotski hasta los sudamericanos de los '70, pasando por los republicanos españoles), y permitió la construcción de sólidos vínculos con el mundo hispanoamericano, sobre los que se funda ahora buena parte de su influencia.

En ese escenario, la larga vinculación de los más altos cuadros del PRD con la SIAP (Sociedad Interamericana de Planificación) y, en menor medida, con Isocarp (International Society of City and Regional Planners), representó una oportunidad única de realizar una experiencia de planificación urbana innovadora, ligada a una acción de gobierno, abriendo el camino para una renovación ideológica de la izquierda mexicana en el mismo momento en que la mayoría de los pronósticos anunciaban un cercano fin del régimen priista.

Ninguna de esas expectativas se cumplió. En las elecciones del pasado 2 de julio, el PRD salió tercero en el orden nacional y conservó a duras penas (por menos de 5 puntos) el gobierno de la Ciudad de México, donde además perdió la mayoría legislativa. ¿Qué ocurrió? ¿Es legítimo vincular estos resultados a una determinada posición teórica sobre la cuestión urbana? ¿Es posible, acaso, no hacerlo?

La cuestión urbana no es una mera cuestión teórica: su teoría se verifica en la realización, en la gestión. Sus postulados no tienen otro valor que preparar una intervención adecuada y eficiente en el espacio construido. El pasado 2 de julio el PRD retuvo la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México por muy escaso margen y perdió la mayoría legislativa. Sufrió, por añadidura, retrocesos importantes justamente allí donde los delegados eran planificadores urbanos tradicionales, como en el sur y centro de la ciudad (donde primó una visión estática del futuro y un rechazo dogmático a los cambios de la economía global, a las transformaciones tecnológicas y a sus consecuencias sociales positivas: mayor circulación de la información, por ejemplo).

La gestión del PRD al frente de la ciudad hispanoparlante más poblada del mundo se inició con una gran expectativa en torno a la posibilidad de llevar a cabo una nueva planificación urbana. Pero la experiencia resultó frustrante.

Hace unos meses, el equipo responsable de la ciudad tuvo una advertencia –que no aceptó– en la derrota electoral sufrida en el distrito del estado de México, al norte, donde se extiende casi la mitad de la Ciudad de México y recibió, además, a lo largo de casi tres años de gestión (sin escucharlos), numerosos proyectos, propuestas de intervenciones urbanas y observaciones crecientemente críticas de parte de investigadores mexicanos y extranjeros e incluso de reconocidos expertos contratados por el mismo gobierno. Observaciones muchas veces reflejadas en reuniones de expertos urbanos, en la prensa local y en publicaciones especializadas.

En todo el proceso, el gobierno no supo advertir las potencialidades que la nueva situación tiene para la cuestión urbana, a condición de adaptarse a los nuevos escenarios y asumir los nuevos paradigmas de una práctica que hace ya años fue identificada, dentro de la misma SIAP (*Towards a New Age of Planning in Latin America*, Patricia Wilson, SIAP, 1996), como crecientemente *estratégica* (en su concepción como herramienta de cambio), *compleja* (como integradora de cuestiones sociales, económicas, políticas y, sin duda, del espacio construido), *participativa* (integradora del esfuerzo de todos los actores involucrados), *consensuada* (porque sólo puede realizarse mediante la efectiva construcción de compromisos reales entre los protagonistas), *autosuficiente* (en el sentido de ser capaz de generar en todo o en parte sus propios recurso, sin depender para eso de una autoridad externa). En la Ciudad de México esta discusión no fue ni siquiera iniciada. En cierto modo, podría decirse que la gestión del PRD cierra una etapa del debate: como declaró el urbanista catalán Jordi Borja en un reportaje realizado en este diario (**Página/12**, 10 de julio del 2000), al cabo de dos décadas de experiencias urbanas en los nuevos escenarios (a partir de Barcelona, por lo menos), hay ya una idea clara de los problemas, los inconvenientes y las ventajas de la nueva situación y de las acciones posibles.

Esta afirmación no borra sino, en todo caso, enfatiza la trascendencia de la oportunidad perdida en México. La oportunidad de una renovación del pensamiento de izquierda y su función en el momento histórico, no como guardián de tradiciones, sino como efectiva herramienta de cambios sociales: hay en esto cuestiones de empleo, salud, vivienda, calidad del espacio público, responsabilidades actuales de los ciudadanos y construcción de nuevas formas de asociación entre actores sociales.

** Director de la Carrera en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús*

AFP

